This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

UC-NRLF
$B 99 419
HE
3079
.H6W5

Der preußisch-hessische Eisenbahnvertrag.

Den Süddeutschen zur Nutzanwendung!

Von **Ferroviarius.**

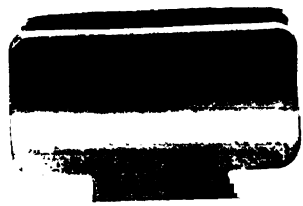
Motto:
Gutta cavat lapidem.

Verlag J. B. Metzler, Stuttgart.
1901.

YC 90260

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Class



Der preußisch-hessische Eisenbahnvertrag.

Den Süddeutschen zur Nutzanwendung!

Von **Ferroviarius.**

Motto:
Gutta cavat lapidem.

Verlag J. B. Metzler, Stuttgart.
1901.

HL3079
.F8W5

Druck der J. B. Metzlerschen Buchdruckerei, Stuttgart.

A. M. C.

Vorwort.

Nicht nur in den Handelskammern und in den Kreisen der Verkehrsinteressenten, sondern in weiteren Schichten der Bevölkerung wird die Frage der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen wieder mehr besprochen, seitdem Preußen und Hessen eine Eisenbahn-Gemeinschaft gebildet haben, welcher beizutreten allen anderen Verwaltungen freisteht. Im Nachstehenden sind die Vortheile, welche sich für Hessen durch den Vertrag mit Preußen vom 23. Juni 1896 über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes ergeben haben, zusammengestellt, und es ist damit auch der Beweis erbracht, welche finanzielle Vortheile den anderen Verwaltungen erwachsen müßten, wenn dieselben einen ähnlichen Vertrag mit Preußen abschließen würden, abgesehen von den unberechenbaren Vortheilen für die Verkehrsinteressenten.

Mögen diese Ausführungen dazu beitragen, endlich den § 42 der Reichsverfassung, nach welchem die deutschen Eisenbahnen als einheitliches Netz behandelt werden sollen, zur Wahrheit zu machen im Interesse unseres engeren und weiteren Vaterlandes!

Stuttgart / Hohenroden, im März 1901.

Frhr. Georg v. Wöllwarth-Lauterburg.

237014

Die von langer Hand vorbereitete und im Jahre 1896 endlich durchgeführte Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn in Verbindung mit einer zwischen Preußen und Hessen über die Verwaltung und den Betrieb des gesammten hessischen Eisenbahnbesitzes getroffenen Verständigung war für das Großherzogthum Hessen ein Akt politischer, wirthschaftlicher und finanzieller Nothwendigkeit. Es galt die Eisenbahnen des Großherzogthums behufs richtiger Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben in einer starken Hand zu vereinigen, den Mißständen ein Ende zu machen, welche in den letzten Jahrzehnten in Bezug auf die Zurückhaltung von Kosten für die Herstellung baulicher Anlagen sowohl, als auch in Bezug auf die Stellung und Bezahlung des Beamten- und Arbeiterpersonals bei der Privatgesellschaft hervorgetreten waren. Es galt ferner zu einer allgemeinen und endgültigen Verständigung mit der Vormacht unter den deutschen Eisenbahnen, dem Nachbar Preußen, zu gelangen, und endlich der hessischen Staatskasse diejenigen Vortheile zu sichern, welche aus einem gedeihlichen Betrieb des hessischen Eisenbahnbesitzes erwartet werden mußten.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Großherzogthum Hessen war infolge der geographischen Lage des Landes und der politischen Verhältnisse eine sehr vielspältige. Neben der hessischen Ludwigsbahn, einer in Mainz domizilirten Aktiengesellschaft, welche außer ihren an Länge überwiegenden hessischen Strecken in erheblichem Umfang auch Linien in Preußen besaß und mit einzelnen Streckentheilen auch in Baden und Bayern konzessionirt war, bestand im Großherzogthum Hessen zunächst die Frankfurt a/M. und Heidelberg verbindende Main-Neckarbahn, ein auf preußischem, hessischem und badischem Staatsgebiet je dem Territorialstaat zu Eigenthum gehörendes, aber durch die drei Staaten mit einem höchst komplicirten Verwaltungsorganismus gemeinschaftlich und für gemeinschaftliche Rechnung betriebenes Unternehmen. In der von dem übrigen Gebiet des Großherzogthums getrennten Provinz Oberhessen besaß der hessische Staat die oberhessischen Eisenbahnen, eingezwängt zwischen die preußischen Staatsbahnen bei Gießen einerseits und bei Fulda und Gelnhausen andererseits. In allen drei Provinzen des Großherzogthums be-

ſtanden preußiſche Staatsbahnen; einige davon hatten früher dem heſſiſchen Staat gehört, waren aber zufolge der 1866er Verhältniſſe an Preußen übergegangen.

Der Einfluß der heſſiſchen Regierung auf alle dieſe Bahnen war verhältnißmäßig gering. Bei der heſſiſchen Ludwigsbahn hatte ſie zwar Regierungskommiſſäre und wegen der Abrechnung für die garantirten Linien auch einen kontrolirenden Beamten. Die Statuten und Konzeſſionen boten auch Veranlaſſung zu mancherlei Aufſicht; bei der außerordentlichen Zurückhaltung jedoch, welcher ſich die heſſiſche Ludwigsbahn ſeit über einem Jahrzehnt bei ihren Ausgaben befleißigte, führten Einwirkungen der Regierung auf dieſe Verwaltung nur höchſt ſelten und dann erſt nach vielen Verhandlungen zum Ziele. Bei der Main-Neckarbahn, einem finanziell ſehr günſtig proſperirenden Unternehmen, war durch die aus den Anfängen des Eiſenbahnweſens ſtammende Organiſation dafür geſorgt, daß hier ja kein Staat die Oberhand über den anderen gewinne. Bei dieſem im Weſentlichen auf den Durchgangsverkehr angewieſenen Verkehrsinſtitut ſpielen auch die lokalen Verkehrsfragen eine verhältnißmäßig geringere Rolle. Im Durchgangsverkehr muß ſich aber eben die Main-Neckarbahn nach den Nachbarverwaltungen richten. Die oberheſſiſchen Eiſenbahnen, einſt ein vom Staat garantirtes Aktienunternehmen, dann, um ganz unhaltbaren Zuſtänden ein Ende zu machen, vom Staate nothgedrungen übernommen, faſt nur auf ihren Lokalverkehr angewieſen und kaum die Betriebskoſten aufbringend, boten zwar für die Staatsverwaltung ein Feld für ſelbſtändige Thätigkeit. Bei der Abhängigkeit aber von den anſchließenden preußiſchen Hauptbahnen und bei der Unmöglichkeit, auch nur einen irgend erheblichen Theil der Zinſen des großen Kapitals herauszuwirthſchaften, mußten viele zur Hebung der wirthſchaftlichen Verhältniſſe Oberheſſens ſehr dienliche Maßregeln unterlaſſen werden. Am beſten in Bezug auf den Eiſenbahnverkehr hatten es im Allgemeinen noch die an preußiſchen Staatsbahnen gelegenen Landestheile. Hier waren namentlich die auf die Main-Weſerbahn angewieſenen Gebiete zwiſchen Gießen und Frankfurt, wo ſeit dem Aufhören der dreiſtaatlichen und dann zweiſtaatlichen Verwaltung und Einfügung in das preußiſche Staatsbahnſyſtem die Zahl der Stationen faſt verdoppelt und die Zahl der Züge faſt verdreifacht worden war, mit ihren Eiſenbahnverhältniſſen ſehr zufrieden. Es iſt ja auch damals, als es ſich im heſſiſchen Landtag um die Genehmigung des im Jahre 1896 zwiſchen Preußen und Heſſen geſchloſſenen großen Eiſenbahn-Gemeinſchaftsvertrags handelte, gerade aus Kreiſen im Gebiete der

Main-Weserbahn auf diese Zufriedenheit öfters hingewiesen worden. Alle diese Verhältnisse hinsichtlich dieser Bahnlinie aber waren ohne Zuthun der hessischen Regierung lediglich aus eigener Entschließung der das Verkehrsbedürfniß der Gegend erkennenden preußischen Staatseisenbahnverwaltung geschaffen worden.

Zu dieser schon früher bestandenen Zerrissenheit des hessischen Eisenbahnwesens trat noch die seit den achtziger Jahren im Großherzogthum eingeschlagene Nebenbahnpolitik. War es an sich naturgemäß, daß in der Provinz Oberhessen im Anschluß an die daselbst bestehenden oberhessischen Staatsbahnen mehrere Nebenbahnen vom Staat gebaut wurden, so wurde aber auch in den beiden anderen Provinzen, in denen der hessische Staat, abgesehen von seinem Antheil an der Main-Neckarbahn, keine eigenen Bahnen besaß, mitten zwischen den fremden Bahnen die Schaffung eines eigenen ausgedehnten staatlichen Nebenbahnnetzes begonnen.

Die früher für die Kräfte des Großherzogthums geradezu unerträglichen Eisenbahnzuschüsse hatten sich zwar im Laufe der Jahre etwas herabgemindert. Sie betrugen aber, wie unten gezeigt, im Jahre 1895/96 immer noch 120 000 ℳ; aus dem voraussichtlich unrentabeln Betrieb des im Bau begriffenen staatlichen Nebenbahnnetzes waren dazu weitere Mehrausgaben zu erwarten.

Nur eine Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens konnte für das Großherzogthum zu einem gedeihlichen finanziellen Resultat führen und zugleich die Interessen des Verkehrs befriedigen, welche unter der Zerrissenheit gleichermaßen zu leiden hatten.

An die Schaffung eines konsolidirten hessischen Staatsbahnnetzes für das ganze Gebiet des Großherzogthums konnte nicht gedacht werden. Hier stand vor allem die räumliche Trennung der Provinz Oberhessen und der Umstand im Wege, daß ein Erwerb der im Großherzogthum befindlichen Strecken der preußischen Staatsbahnen aussichtslos war. Ebensowenig war ein solches konsolidirtes hessisches Staatsbahnnetz durch eine einseitige hessische Verstaatlichung der im Großherzogthum befindlichen Linien bezw. Strecken der hessischen Ludwigsbahn zu schaffen. Es würde für eine besondere hessische Betriebsverwaltung nöthig gewesen sein, wegen der auf die Nachbargebiete, insbesondere das preußische Gebiet, an allen Enden übergreifenden Strecken besondere und neue Verträge über die Mitbenutzung von Bahnhöfen, den gemeinschaftlichen Betrieb an sich einheitlicher, aber sich durch verschiedene Staatsgebiete hinziehender Linien abzuschließen u. s. w. Eine wesentliche Rolle würden hierbei auch die Ver-

einbarungen wegen Leitung des Güterverkehrs gespielt haben. Wir werden diese Frage weiter unten berühren. Waren aber schon die Beziehungen der hessischen Ludwigsbahn zu ihren Nachbarverwaltungen schwierig, höchst komplizirt und mit vielen Unwirthschaftlichkeiten verknüpft, so würden sich mit Einrichtung einer eigenen hessischen staatlichen Betriebsverwaltung diese Verhältnisse noch viel schwieriger gestaltet haben; nicht im Interesse des Verkehrs, welchem im Eisenbahnwesen nur mit Einheitlichkeit gedient ist. Nur eine große Verwaltung kann hier ihre Mittel richtig ausnutzen. Der Eisenbahnverkehr macht nicht an den Landesgrenzen Halt; er verlangt, zu gleichmäßigen Bedingungen auch über dieselben hinaus befördert zu werden. Eine große Verwaltung kann über die Linien ihres Netzes in einer der Leistungsfähigkeit derselben entsprechenden Weise nach den Bedürfnissen des Verkehrs verfügen, auch ihren Lokomotiv- und Wagenpark gehörig ausnützen. Erfahrungen, welche fruchtbringend verwendet werden können, sammelt eine große Verwaltung leichter. Eine große Verwaltung hat auch ein stärkeres finanzielles Rückgrat und kann Zeiten eines Verkehrsrückganges leichter überstehen.

Die Vereinheitlichung der Eisenbahnen Deutschlands, ursprünglich eines bunten Gemischs der verschiedenartigsten Staats- und Privatverwaltungen, hat sich im Lauf der Zeit und mit dem immer dichter und verwickelter werdenden Verkehr mit Naturnothwendigkeit vollzogen. Es war nicht nur die Idee des Fürsten Bismarck, als dieser nach dem Scheitern seines Reichseisenbahnprojekts an die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen herantrat. Diese Idee war geradezu ein Gebot der Nothwendigkeit und aus den Verhältnissen selbst herausgewachsen.

Wie im Anfang des Jahrhunderts, als noch jeder deutsche Staat gegen den deutschen Bruderstaat Zollschranken aufgerichtet hielt, das Großherzogthum Hessen sich mit dem Königreich Preußen zu einer Zollvereinigung zusammengefunden hatte, der Grundlage des dann später alle deutschen Staaten zusammenfassenden Zollvereins, eines der Fundamente des deutschen Reichs, so wiesen auch am Ende des Jahrhunderts alle Verhältnisse für das Großherzogthum Hessen darauf hin, mit der Vormacht Preußen auch hinsichtlich des Eisenbahnwesens in eine enge Vereinigung einzutreten. Mußte dies die Meinung der hessischen Regierung sein, so fand diese Auffassung auch in den maßgebenden Kreisen der Ständekammern planmäßige Unterstützung. Hier hatte insbesondere der Abgeordnete Dr. Osann in einem von vielen Mitgliedern der zweiten Kammer unterstützten Antrag sehr bestimmt darauf hingewiesen, wie nur auf dem

Wege einer Verständigung mit Preußen ein gedeihliches Ergebniß einer Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn und eine gedeihliche, den politischen, wirthschaftlichen und finanziellen Interessen des Landes entsprechende Ordnung des hessischen Eisenbahnwesens erwartet werden könne.

Die zwischen den beiden Staaten geführten langjährigen Verhandlungen haben in dem Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 über die Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes zu einem Ergebniß geführt, das die hessischen Staatsinteressen und das mit der Eisenbahn im Verkehr stehende Publikum durchaus befriedigen muß. Der Vertrag begründet eine völlige Interessengemeinschaft der beiden Staaten. Jeder Staat hat seine Bahnen zu Eigenthum, Hessen neben den schon früher in seinem Eigenthum stehenden Bahnen auch die aus der Verstaatlichung ihm zugefallenen hessischen Linien der hessischen Ludwigsbahn. Der Betrieb und die Verwaltung des beiderseitigen, zu einem geschlossenen Unternehmen zusammengefügten Eisenbahnbesitzes wird von der nach Außen hin zugleich die Befugnisse der hessischen Regierung wahrnehmenden preußischen Staatseisenbahnverwaltung als „Gemeinschaftsverwaltung" geführt.

Es heißt hierüber in Art. 18 des Staatsvertrags:

> Die Gemeinschaftsverwaltung wird die preußischen und hessischen Linien als einheitliches Netz verwalten und dieselben in jeder Beziehung gleichmäßig behandeln; sie wird die verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der hessischen Landestheile dabei in gleicher Weise berücksichtigen wie diejenigen der preußischen Landestheile.

Nach Andeutungen der hessischen Regierung bei den landständischen Verhandlungen über den Staatsvertrag war ursprünglich nur eine Vereinigung der hessischen Bahnen mit einem Theil der preußischen Bahnen beabsichtigt. Der Vertrag sieht eine völlige Vereinigung der beiderseitigen Netze in ihrem gesammten Umfang vor.

In Kraft getreten ist diese völlige Vereinigung am 1. April 1897; sie hat sich seitdem voll bewährt. Die Verwaltung und der Betrieb der von Hessen in diese Ehe eingebrachten Bahnen wird hinsichtlich der Linien in der Provinz Oberhessen von der königlich preußischen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., hinsichtlich des in den Provinzen Starkenburg und Rheinhessen befindlichen Hauptbesitzes aber von der königlich preußischen und großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz geführt. Beide Direktionen unterstehen, ebenso wie die übrigen preußischen Eisenbahndirektionen, dem königlich preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten. Zentral-

stelle wie Direktionen sind durch hessische Räthe entsprechend verstärkt und die Inspektionen in Hessen ausschließlich mit hessischen Beamten besetzt. Bei Vereinigung zweier Eisenbahnkomplexe im Verhältniß von 1:50 würde eine andere Ordnung der Dinge auch wohl kaum denkbar sein, denn wenn das Ganze, wie es das Interesse des allgemeinen Verkehrs erheischt, als ein einheitliches Netz verwaltet werden soll, so kann es nur eine einzige Spitze geben und es können nur einheitliche Vorschriften maßgebend sein. Es kann bei einer Verwaltung wie derjenigen des Eisenbahnwesens nicht in Frage kommen, daß ein gegenüber der Hauptmacht nur nebenbei betheiligter Theilhaber in allen Dingen mitspricht. Dies gilt auch für die von dem Nebenbetheiligten eingebrachten eigenen Strecken. Die Eisenbahndirektionen, welche mit den Verkehrsinteressenten fortdauernd in engster Fühlung stehen und denen wegen der häufigen Reisen ihrer Mitglieder die örtlichen Verhältnisse aufs genaueste bekannt sind, die sich auch erforderlichenfalls durch ihre örtlichen Organe noch weiter informiren können, haben nach den gegebenen Vorschriften die Interessen der ihnen zugewiesenen Bezirke zu pflegen. Daß dies geschieht und daß hierbei die früher vielfach hemmende preußisch-hessische Landesgrenze verschwunden ist, wird von der Bevölkerung überall anerkannt und es ist, was oben für die Linie der früheren Main-Weserbahn gesagt ist, nun für das ganze Gebiet des Großherzogthums eingetreten. Daß überall Wünsche übrig bleiben, ist selbstverständlich; aber wo wäre eine Verwaltung, die es allen Betheiligten recht machen kann und wo nicht noch Wünsche zu erfüllen wären? Auch bei einer selbständigen hessischen Verwaltung würde dies nicht anders sein. Eine solche kleine Verwaltung wäre aber, ohne die finanziellen Kräfte des Landes aufs erheblichste zu gefährden, gar nicht in der Lage, manchen Wünschen zu entsprechen; in vielen Dingen würde sie ganz machtlos sein.

Der hessischen Regierung sind in dem Staatsvertrag mancherlei Befugnisse gewahrt, in einzelnen Punkten in der Form zu ertheilender Genehmigungen, in anderen Punkten in der Form zu äußernder Wünsche. Die letztere Form ist vielfach angegriffen worden. Es ist aber davon auszugehen, daß mit dem vielfach als „Ehe" bezeichneten preußisch-hessischen Verhältniß ein Zustand beiderseitigen Vertrauens geschaffen ist, und daß hierin nur berechtigte und mit den für die Gemeinschaft bestehenden Grundsätzen nicht in Widerspruch stehende Wünsche geltend gemacht, daß aber dann solche Wünsche, sofern im einzelnen Fall nicht zwingende Gründe entgegenstehen, auch thatsächlich erfüllt werden.

Aus dem vorstehend Ausgeführten ergibt sich zugleich die durch den preußisch-hessischen Staatsvertrag zwischen den beiden Staaten geschaffene politische Situation: Hessen ist, den Traditionen des seiner Zeit geschlossenen Zollvereinigungsvertrags folgend, der räumlich angrenzenden und eine der Provinzen des Großherzogthums direkt umschließenden Vormacht Preußen näher gerückt. Es hat, wie ein Theil der früheren Regierungs- und Gesetzgebungszuständigkeiten zu Nutz und Frommen des Ganzen auf das Reich übergegangen ist, und wie es bereits früher seine militärischen Befugnisse an Preußen übergeben hat, nun auch Preußen mit der Aufgabe betraut, im Sinne einer Gemeinschaftsverwaltung das Staatseisenbahnwesen im Lande zu leiten. Die Zeitverhältnisse und nicht zum wenigsten die Verkehrsinteressen selbst drängen die Verkehrsverwaltungen zur Vereinheitlichung und Vereinfachung; die Zeit der sich gegenseitig als Konkurrenten bekriegenden kleinen Verwaltungen ist vorbei; die wirthschaftlichen Verluste, welches dieses Nebeneinanderbestehen zur Folge hat, will die Gesammtheit nicht mehr tragen. Den deutschen Bundesstaaten bleiben dabei im Innern noch Aufgaben genug, denen sie sich nach Ausscheidung dessen, was in eine größere Hand gehört, mit Erfolg und in intensiverer Weise widmen können, als wenn sich die Regierungen auf allen Gebieten zersplittern. Für diese lokalen inneren Aufgaben sind auch die einzelnen Bundesregierungen bei der Verschiedenartigkeit der Völkerstämme Deutschlands ganz besonders geeignet. Das Verkehrswesen aber erfordert Einheitlichkeit über weite Gebiete, insbesondere Einheitlichkeit in den Dispositionen, und hierfür waren die Grenzen des Großherzogtums Hessen zu eng.

Die durch Angliederung der hessischen Bahnen an das Netz der preußischen Staatsbahnen den Verkehrsinteressenten des Großherzogthums zu Theil gewordenen wirthschaftlichen Vortheile sind alsbald in die Erscheinung getreten: Sämmtliche Stationen der preußischen und hessischen Linien haben gegenseitig direkte Tarife erhalten. Auf den hessischen Linien konnten im Güterverkehr alsbald die bei den preußischen Staatsbahnen bestehenden Tarifvergünstigungen eingeführt werden. Der bei der hessischen Ludwigsbahn als einer kleinen Verwaltung herrschende chronische Wagenmangel war mit einem Schlage beseitigt, ein Ergebniß, das namentlich in den Häfen und auf den großen Anschlußwerken mit ganz besonderer Anerkennung begrüßt wird. Völlige Deckung des Wagenbedarfs ist bekanntermaßen in Zeiten stärksten Verkehrs nicht immer zu leisten; ein Vorräthighalten eines so umfassenden Wagenparks das ganze

Jahr hindurch würde unwirthschaftlich sein. Aber auch in den Zeiten stärksten Verkehrs ist nach Einrichtung der Gemeinschaftsverwaltung auf den hessischen Linien in erfreulichem Gegensatz zu den früheren Zuständen ein die wirthschaftlichen Verhältnisse schädigender Wagenmangel niemals eingetreten. Während im Jahre 1896 auf der hessischen Ludwigsbahn 21 % der von den Interessenten bestellten bedeckten Wagen und 28 % der bestellten offenen Wagen nicht gestellt werden konnten, sind diese Ziffern nach Eintritt der neuen Verwaltung im Jahre 1898 auf 0,9 % und 0,5 % heruntergegangen. Eine große Verwaltung kann eben ganz anders über ihren Wagenpark disponiren und Bedarf und Bestand ihrer Wagen leichter ausgleichen als eine kleine Verwaltung, deren Wagen im Verhältniß zum Gesammtvorrath sich naturgemäß länger in den fremden Bezirken aufhalten. Eine große Verwaltung arbeitet deßhalb auch in dieser Hinsicht wirthschaftlicher als eine kleine.

Auch in Bezug auf die Art der Abwickelung des Güterverkehrs haben die Interessenten durch die Angliederung der hessischen Bahnen an die preußische Staatsbahnverwaltung die erheblichsten wirthschaftlichen Vortheile gezogen. Der ganze Güterzugsfahrplan konnte umgestaltet werden; es ist durch Einlegung von Fernzügen eine raschere Beförderung der Güter, durch bessere Lage der Lokalgüterzüge eine bessere Bedienung der einzelnen Verkehrspunkte erzielt worden. Treten die Verbesserungen im Güterverkehr auch vielfach beim großen Publikum nicht so in die Erscheinung, für die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse sind sie von der äußersten Wichtigkeit, und es werden gerade diese im Güterverkehr erzielten Verbesserungen von dem hessischen Handelsstand rückhaltslos anerkannt.

Nicht minder hat der Personenverkehr aus der neuen Ordnung der Verhältnisse wesentliche Vortheile gezogen. In Bezug auf die Leitung dieses Verkehrs ist die früher aus Konkurrenzrücksichten gegenüber der rechten Rheinseite vernachlässigte linke Rheinseite wieder in ihre Rechte eingetreten. Hier auf der hessischen Seite spielt sich nun wieder der ihr naturgemäß zukommende überwiegende Theil des Schnellzugsverkehrs des Rheinthals ab. Eine ganze Anzahl bei den früheren Konkurrenzverhältnissen nicht zu erreichender Zugsverbindungen und neuer Züge ist den beiden Provinzen Starkenburg und Rheinhessen zu Theil geworden. Ebenso konnten die Linien der früheren oberhessischen Bahnen mit neuen Zügen bedacht und, soweit dies nach der Lage dieser Bahnen anging, auch dem Durchgangsverkehr nutzbar gemacht werden. Getrennte Eisenbahn-

verwaltungen sind eben Konkurrenten; dies bringen die Verhältnisse mit sich, allerdings vielfach zum Schaden der in der Konkurrenz ungünstig gelegener Gebiete und zum Schaden überhaupt der kleinen Verwaltungen. Mit einer Fusionirung tritt der natürliche Weg wieder in sein Recht; dies hat sich gerade im Personenverkehr durch den Zusammenschluß der hessischen mit den preußischen Bahnen wieder auf's wahrste gezeigt.

Durch die Einführung des Freigepäcks, die Gültigkeit der Rückfahrkarten ohne Zuschlag für die Schnellzüge und die Einführung des auf den preußischen Staatsbahnen bestehenden billigen Tarifs für Monatskarten ist eine wesentliche Ermäßigung der Fahrpreise eingetreten. Für die Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten ist der preußische Einheitssatz von 1 Pfg. für das Kilometer eingeführt worden, während dieser früher auf den Strecken der hessischen Ludwigsbahn für Rückfahrkarten 1,7 Pfg. und für Wochenkarten 1,33 Pfg. betragen hat.

Für die oberhessischen Bahnen bestanden schon unter der eigenen Verwaltung die preußischen Normaltarife von 8, 6 und 4 Pfg. für 1., 2. und 3. Klasse. Im Bezirk der hessischen Ludwigsbahn ist mit Einführung der preußischen Normaltarife in dieser Hinsicht gegenüber den früheren Sätzen eine kleine Erhöhung eingetreten. Im ganzen Großherzogthum ist aber die 4. Wagenklasse eingeführt worden, und es hat diese Einführung der ganzen Bevölkerung des Großherzogthums Hessen derartige wirthschaftliche Vortheile gebracht und den Verkehr in einem Maße gehoben, daß hierneben jene geringe Erhöhung der Normalgebühren für 1., 2. und 3. Klasse nicht in Betracht kommen kann, und dies um so weniger, als mit Einführung der 4. Klasse sich die 3. Klasse in Bezug auf den Kreis der von ihr benutzten Personen sehr gehoben hat, so daß viele Reisende, die bisher aus gesellschaftlichen Gründen die 2. Klasse benutzten, nun in die billigere dritte Klasse übergehen konnten. Bei dem unbegründeten Vorurtheil, welches vielfach in Süddeutschland in Kreisen, welche die Einrichtung, insbesondere die Bauart der Wagen und die große Beliebtheit der 4. Klasse nicht kennen, hiergegen herrscht, empfiehlt es sich, an der Hand eines in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen erschienenen Artikels die Wirkungen, welche die Einführung der 4. Wagenklasse im Bezirk der Eisenbahndirektion Mainz im ersten Jahre ihres dortigen Bestehens (vom 1. Oktober 1898 an) gegenüber dem Vorjahre hatte, etwas genauer zu betrachten.

	In dem Jahr vom 1. Oktober bis 30. September		Unterschied 1898/99 gegen 1897/98	
	1897/98	1898/99	wirklich	in % rund
1. Beförderte Personen.				
a) Einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Klasse	3 131	2 777	— 354	— 11
II. „	91 355	75 885	— 15 470	— 17
III. „	1 323 771	667 773	— 655 998	— 50
IV. „	—	4 771 701	+ 4 771 701	+ neu
zu a) Summe . .	1 418 257	5 518 136	+ 4 099 879	+ 289
b) Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Klasse	15 882	18 770	+ 2 888	+ 18
II. „	429 696	416 471	— 13 225	— 3
III. „	4 643 301	2 492 230	— 2 151 071	— 46
zu b) Summe . .	5 088 879	2 927 471	— 2 161 408	— 42
1 a) und b) zusammen . .	6 507 136	8 445 607	+ 1 938 471	+ 30

	In dem Jahr vom 1. Oktober bis 30. September		Unterschied 1898/99 gegen 1897/98	
	1897/98	1898/99	wirklich	in % rund
2. Personenkilometer.	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
a) Auf einfache Fahrkarten, Binnen- und Fernverkehr:				
I. Klasse	106 763	94 175	— 12 588	— 12
II. „	2 396 566	1 650 950	— 745 616	— 31
III. „	28 305 059	12 386 200	— 15 918 859	— 56
IV. „	—	80 397 650	+ 80 397 650	+ neu
zu a) Summe . .	30 808 388	94 528 975	+ 63 720 587	+ 207
b) Auf Rückfahrkarten (wie oben):				
I. Klasse	712 233	835 433	+ 123 200	+ 17
II. „	13 764 578	12 241 711	— 1 522 867	— 11
III. „	89 283 686	47 159 500	— 42 124 186	— 47
zu b) Summe . .	103 760 497	60 236 644	— 43 523 853	— 42
2 a) und b) zusammen . .	134 568 885	154 765 619	+ 20 196 734	+ 15

Mit Einführung der 4. Wagenklasse ist hiernach bereits im ersten Jahre ihres Bestehens im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz die Zahl der beförderten Personen um 30 %, die Zahl der gefahrenen Personenkilometer um 15 % gestiegen. Die Steigerung ist bei beiden Verhältnissen deßhalb keine gleichmäßige, weil es sich bei den zugekommenen Personen im wesentlichen um solche handelt, welche nur kürzere Strecken durchfahren.

Es zeigt sich aus den vorstehenden Tabellen, daß die Einführung der 4. Wagenklasse der Eisenbahn ein zahlreiches neues Publikum zugewendet hat, das sie wegen zu hoher Preise früher nicht benutzen konnte, daß aber ferner auch eine ganze Anzahl bisher schon die Bahn benutzender Reisenden die Gelegenheit, billiger als in früheren Jahren fahren zu können, gern ergriffen hat, und zwar zum größten Theil durch Benutzung der 4. Klasse selbst, zum kleineren durch Uebergang von der bisher benützten 2. zu der mit Einführung der 4. gehobenen 3. Wagenklasse. Da sich dieser ganze Verkehr durchweg in dem Theile Deutschlands bewegt, der geographisch zu Süddeutschland gerechnet wird, so sehen wir ferner, daß die vielfach auftretende Behauptung, es bestehe eine Abneigung gegen die 4. Wagenklasse in Süddeutschland, durchaus irrthümlich ist. Dieselbe Erscheinung hat sich übrigens auch gezeigt bei Einführung der 4. Klasse auf den von Preußen angekauften südlichen thüringischen Bahnen. Es sollen sich diejenigen, welche von einer Unbeliebtheit der 4. Klasse sprechen, diese Einrichtung nur einmal ansehen und fragen, ob etwa die mit ihren Traglasten vergnügt in der 4. Klasse sitzende, geringer bemittelte Bevölkerung die Wiederabschaffung dieses Verkehrsmittels wünscht!

Nur nebenbei sei erwähnt, daß in der Einführung der 4. Wagenklasse trotz der dadurch veranlaßten Steigerung des Verkehrs ein Finanzgeschäft für die Eisenbahnen nicht liegt. Nach der oben erwähnten Quelle sind in dem genannten Zeitraume im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz die Einnahmen aus dem Personenverkehr zwar gestiegen, aber erheblich weniger als der regelmäßigen Verkehrssteigerung in den letzten Jahren entspricht. Dies stützt jedenfalls nicht die namentlich in Süddeutschland vielfach auftretende Behauptung, daß eine Herabsetzung der Personentarife infolge der Vermehrung des Verkehrs auch eine Vermehrung der Einnahmen zur Folge haben müßte. Da sich bei 30 % mehr gefahrenen Personen und bei 15 % mehr gefahrenen Personenkilometern naturgemäß auch die Ausgaben sehr erheblich vermehrt haben, so kann angenommen werden, daß im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz mit Einführung der 4. Wagenklasse die Reineinnahme aus dem Personenverkehr nicht nur nicht ge-

stiegen, sondern sogar vielleicht zurückgegangen ist. Die Vortheile der neuen Einrichtung sind ganz der Bevölkerung des Landes zu gut gekommen.

Sehr hoch wird von den hessischen Verkehrsinteressenten auch der Vortheil veranschlagt, daß sie ihre allgemeine Fragen des Eisenbahnwesens betreffenden Wünsche nun direkt bei den Organen der Vormacht unter den deutschen Eisenbahnen vorbringen können, und daß sich diese Vormacht nunmehr für ihre speziellen Angelegenheiten und Verkehrsbeziehungen interessiert. Es wird allseitig anerkannt, daß die neue Verwaltung den oben angeführten Artikel 18 des Staatsvertrags, wonach die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der hessischen Landestheile in gleicher Weise zu berücksichtigen sind, wie diejenigen der preußischen Landestheile, nicht nur in vollstem Umfange durchgeführt hat, sondern daß dazu noch ein besonderes Interesse und eine besondere Fürsorge gerade für die hessischen Bezirke bei der neuen Verwaltung zu erkennen ist.

Ganz besonders in die Augen springend sind die durch das neue Verhältniß für die hessischen Staatsfinanzen erzielten Vortheile: Zur Zeit der selbständigen hessischen Verwaltung haben, nach dem Vortrag des hessischen Finanzministers bei Ueberreichung des Staatsbudgets für 1897/1900, die Einnahmen des hessischen Fiskus aus dem Eisenbahnbetrieb im Jahre 1895/96 nach den wirklichen Ergebnissen betragen rund

1 620 000 ℳ

Hiervon ab für Verzinsung der Eisenbahnschuld in der damals bestehenden Höhe (d. h. mit Berücksichtigung der inzwischen für die Main-Neckarbahn-Kapitalschuld völlig und für die oberhessische Bahnschuld zu einem recht erheblichen Theile eingetretenen Amortisirung) und Staatszuschuß zu den garantirten Linien der hessischen Ludwigsbahn, rund . . . . . 1 740 000 ℳ

so daß aus der hessischen Staatskasse wegen des Eisenbahnwesens im Jahre 1895/96 zuzuschießen waren rund . 120 000 ℳ

Dagegen hat Hessen nach Abzug der auf den Einnahmen ruhenden Lasten, insbesondere nach Abzug der Zinsen seiner Eisenbahnschuld, aus der mit Preußen geschlossenen Eisenbahnvereinigung einen reinen Gewinn bezogen: In den Jahren 1897 und 1898 je rund 2½ Millionen Mark, im Jahre 1899 rund 3 Millionen Mark.

Man könnte behaupten, diese Verbesserung beruhe lediglich auf dem seit 1894 eingetretenen allgemeinen Verkehrsaufschwung, und es würde Hessen bei Einrichtung einer selbständigen hessischen Staatseisenbahnverwaltung und auch ohne den Vertrag mit Preußen finanziell dasselbe Ziel erreicht haben. Eine solche Auffassung würde aber völlig die Verhältnisse verkennen. Der Betriebsüberschuß der hessischen Ludwigsbahn ist von 1894 auf 1896 nur um 277 505 ℳ oder 2,95 % gestiegen, der der preußischen Staatsbahnen dagegen um 118 200 000 ℳ oder 30,72 %. Dies eine Moment beweist mehr als viele Worte, daß die auf der Grundlage des Jahres 1894 eingetretene Vereinigung des hessischen Eisenbahnbesitzes mit dem preußischen Hessen große finanzielle Vortheile bringen mußte.

Es ist schon oben hervorgehoben, mit welchen Schwierigkeiten und geradezu Unmöglichkeiten die Einrichtung einer selbständigen hessischen Staatseisenbahnverwaltung bei der ganzen Lage, insbesondere auch bei der geographischen Lage des Großherzogthums, verbunden gewesen wäre. Die Haupteinnahme der Eisenbahnen und das Hauptverdienst derselben beruht auf dem Güterverkehr. Hier aber spielt die Art der Leitung dieses Verkehrs eine sehr wesentliche Rolle. Das hessische Gebiet hat zwar einen lebhaften Lokalverkehr, ist auch an Hauptverkehrsrichtungen gelegen, kann aber von den umliegenden Verwaltungen beim Durchgangsverkehr bei vielen Richtungen umfahren werden; daß eine Verwaltung, welche einen Verkehr in der Hand hat, ihn so lange auch in der Hand behält, als wirthschaftlich für sie möglich, ist eine ganz natürliche Folge des zwischen getrennten Verwaltungen bestehenden Konkurrenzverhältnisses. In ein solches Konkurrenzverhältniß schwierigster und finanziell bedeutsamster Art würde sich Hessen ohne den Anschluß an Preußen begeben haben, bestimmt zu seinem Schaden. Hessen mit dem hessischen Theil der Ludwigsbahn, losgelöst von Preußen, wäre von dem Uebergewicht der preußischen Staatsbahnen einfach erdrückt worden. Auch wenn es möglich gewesen wäre, den hessischen Theil der Ludwigsbahn ohne Mitwirkung Preußens billiger zu erwerben, wäre diese Möglichkeit finanziell belanglos gewesen gegenüber den Ausfällen, die Hessen sich als Consequenz einer solchen Regelung gerade so hätte gefallen lassen müssen wie jüngst Baden die nach der Verstaatlichung der Ludwigsbahn bei der Main-Neckarbahn angefallenen Mindereinnahmen.

Es wäre für Hessen allein auch gar nicht möglich gewesen, die Verbesserungen durchzuführen, welche unter der neuen Verwaltung überall eingetreten sind: Die im Jahre 1895 unter der hessischen Ludwigsbahn

rund 6 Millionen Mark betragenden Bezüge des Personals (Beamte und Arbeiter), über deren Unzulänglichkeit stete Klage bestand, haben sich im Direktionsbezirk Mainz im Jahre 1899 auf über 10 Millionen Mark belaufen. Aus dem Betriebsüberschuß einer selbständigen Verwaltung bezw. ohne Angliederung an Preußen hätte Hessen eine solche Verbesserung gar nicht aufbringen können. Die Entlastung des Personals aber durch Vermehrung der Stellenzahl und Verkürzung der Dienstzeiten sowie die ganz außerordentliche Erhöhung der Bezüge hat in das zahlreiche Beamten- und Arbeiterpersonal einen wohlthuenden Geist der Zufriedenheit gebracht, ein Moment von sozial-politisch erheblichster Bedeutung für das ganze Land.

Eine Verbilligung der Personen-Tarife durch Einführung der 4. Wagenklasse wäre für Hessen allein, wie oben gezeigt, ohne erhebliche finanzielle Opfer gar nicht möglich gewesen.

Gleiches gilt für die mit Eintritt der neuen Verwaltung sofort in umfassendstem Maße eingetretene Erneuerung des Lokomotiv- und Personenwagenparks sowie für die an allen Ecken und Enden und auf fast sämmtlichen Bahnhöfen eingetretenen Verbesserungen für den Betrieb sowohl als auch für den Güter- und Personenverkehr. Für diese Verbesserungen sind in den ersten Jahren des Bestehens der neuen Verwaltung aus preußisch-hessischen Gemeinschaftsmitteln wegen der hessischen Strecken sehr erhebliche Beträge verwendet worden, und zwar zum Theil verhältnißmäßig mehr als in den übrigen Bezirken des preußisch-hessischen Gesammtunternehmens. Die Kosten größerer Erweiterungen (d. h. solcher über 100 000 Mark) werden nach dem preußisch-hessischen Staatsvertrag von jedem der Staaten für seine Linien aus eigenen Mitteln aufgebracht, wogegen der sog. Theilungsziffer des einzelnen Staates, d. h. der Verhältnißzahl, nach welcher er an dem Betriebsüberschuß des Gesammtunternehmens Theil nimmt, ein Betrag von 3 % des aufgewendeten Kapitals zugeschrieben wird. Gleiche Zuschreibung findet wegen der Antheile beider Staaten an den Kosten der Neubeschaffung von Betriebsmitteln statt. Erweiterung von Bahnhöfen, Einrichtung von Stellwerken, Ergänzung des Lokomotiv- und Wagenparks schafft aber an sich noch keinen neuen Verkehr und vermehrt an sich nicht die Einnahmen. Alle diese Ausgaben hätte Hessen ohne die Verbindung mit Preußen bei Einrichtung einer selbständigen hessischen Staatseisenbahnverwaltung auch gehabt. Die Vereinigung mit Preußen garantirt Hessen für alle diese Ausgaben (und es mußten für derartige Bauausführungen und Anschaffungen von Hessen seit Eintritt

der neuen Verwaltung schon viele Millionen ausgegeben werden) einen bestimmten, die Verzinsungsquote ganz wohl deckenden Antheil am Betriebsüberschuß des Gesammtunternehmens. Ohne Anschluß an Preußen hätte Hessen diese Verzinsungsquote à fonds perdu aufbringen müssen. Wegen neuer Bahnen wird jedem Staat $1\frac{1}{2}$ % des von ihm aufzubringenden Kapitals seiner Theilungsziffer zugeschrieben. Neue Bahnen schaffen zwar neuen Verkehr, nicht aber überall auch einen Betriebsüberschuß beziehungsweise eine angemessene Verzinsung des Baukapitals. Bei dem von Hessen in die Wege geleiteten umfassenden Nebenbahnbau würde der durch eine selbständige kleine Verwaltung herauszuwirthschaftende Ertrag sehr zweifelhaft gewesen sein. Der Vertrag mit Preußen hat hier das Land von einer schweren Sorge wegen des voraussichtlich unrentabeln Betriebs der Nebenbahnen befreit und der hessischen Staatskasse für die wegen der Nebenbahnen aufzubringenden Kapitalien einen angemessenen Antheil am Betriebsüberschuß des Gesammtunternehmens gesichert.

Den vorstehend aufgeführten Gründen, wonach Hessen allein gar nicht in der Lage gewesen wäre, den Verkehr so zu bedienen wie dies nach Angliederung an die preußischen Staatsbahnen nun der Fall ist, und daß Hessen allein auch nicht annähernd die jetzigen finanziellen Vortheile aus einem selbständigen Staatsbahnsystem hätte ziehen können, tritt noch die allgemeine Erfahrung hinzu, daß kleine Eisenbahnverwaltungen theuerer arbeiten als große. Interessant ist in dieser Hinsicht eine Uebersicht über die Betriebskoeffizienten (d. h. das Prozentverhältniß, in welchem die Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stehen) der preußischen und verschiedener anderer Staatsbahnen. Es hat der Betriebskoeffizient betragen:

	1896	1897	1898	1899
Preußische Staatsbahnen . . .	54,17	55,27	57,53	57,95
Bayerische Staatsbahnen . .	60,04	60,43	68,15	69,30
Württembergische Staatsbahnen	61,23	62,22	63,78	68,29
Sächsische Staatsbahnen . . .	63,23	66,28	72,91	75,42
Badische Staatsbahnen . . .	62,81	62,06	67,30	66,04
Main-Neckarbahn	64,66	64,51	68,97	77,18

Hiernach ergibt sich aus je 100 ℳ Einnahmen im Jahre 1899 ein Verdienst von

bei den Preußischen Staatsbahnen . .	42,05	ℳ
bei den Bayerischen Staatsbahnen . .	30,70	„
bei den Württembergischen Staatsbahnen	31,71	„
bei den Sächsischen Staatsbahnen . . .	24,58	„
bei den Badischen Staatsbahnen . . .	33,96	„
bei der Main-Neckarbahn	22,82	„

Wenn bei den preußischen Staatsbahnen, trotzdem sich die Betriebsausgaben gesteigert haben,

von rund	596	Millionen	Mark	im	Jahre	1896	
auf „	657	„	„	„	„	1897	
„ „	727	„	„	„	„	1898	
„ „	776	„	„	„	„	1899	
„ „	811	„	„	„	„	1900	(Etat)
„ „	858	„	„	„	„	1901	(Etat),

der Betriebskoeffizient doch ein günstiger geblieben und weniger gestiegen ist als bei den übrigen Staatsbahnen, so ist diese Erscheinung allerdings ein Kennzeichen erhöhter Wirthschaftlichkeit und zugleich ein unwidersprechbarer Beleg dafür, daß ein größerer Verwaltungskörper sich viel wirthschaftlicher einrichten kann wie ein kleiner. Dies erscheint auch ganz natürlich, wenn man erwägt, wie viel geringer die Generalkosten einer großen Verwaltung gegenüber einer kleineren sind, wie viel zweckmäßiger eine große Verwaltung mit langen Strecken in der Zugdisposition, Rangirleistung und Wagenausnutzung verfahren und wie viel besser sie ihr Personal verwenden kann. Man denke auch nur an die große Macht, welche die preußische Staatseisenbahnverwaltung bei ihren ungeheuren Bestellungen an Kohlen, Oberbaumaterialien, insbesondere Schienen, an Lokomotiven und Wagen etc. ausübt, und welche Ersparnisse durch Erlangung günstiger Preise hierbei gegenüber kleineren Bestellungen gemacht werden können.

Bei diesen außergewöhnlich günstigen Verhältnissen kann es nicht Wunder nehmen, daß die preußischen Staatsbahnen eine jährlich steigende Rente abwerfen, während andere Staatsbahnen dieser nicht nur nicht nahe kommen, sondern meist noch gegen die Vorjahre zurückgehen. Es hat die Rente betragen in Prozenten der investirten Anlagekapitalien:

UNIV. OF CALIFORNIA

	1896	1897	1898	1899
Preußische Staatsbahnen . . .	7,16	7,15	7,09	7,30
Bayerische Staatsbahnen . . .	4,17	4,25	3,72	3,70
Württembergische Staatsbahnen	3,30	3,31	3,46	3,11
Sächsische Staatsbahnen . . .	5,22	4,85	4,33	3,92
Badische Staatsbahnen . . .	4,38	4,72	4,45	4,85.

Auf Grund dieser wahrhaft glänzenden Ergebnisse der preußischen Staatseisenbahnverwaltung konnten in Preußen in einem fortwährend steigenden Maße aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung nach Abzug der für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld erforderlichen Beträge wahrhaft ungeheure Summen zur Deckung anderweiter Staatsausgaben verwendet werden, und zwar:

1892 . . .	95 801 000	ℳ
1893 . . .	137 998 000	„
1894 . . .	145 742 000	„
1895 . . .	172 080 000	„
1896 . . .	185 358 000	„
1897 . . .	204 270 000	„
1898 . . .	239 162 000	„
1899 . . .	268 075 000	„
1900 . . .	344 614 000	„ (Etat)
1901 . . .	383 997 000	„ (Etat)

Hierbei werden grundsätzlich auch die Kosten der größten, viele Millionen kostenden Erweiterungen der Staatsbahnanlagen, mit Ausnahme einzig der des Baues neuer Bahnen und deren Ausrüstung mit Betriebsmitteln, sowie des Ankaufs bestehender Bahnen, aus Mitteln des Eisenbahnetats, d. h. aus den laufenden Einnahmen, gedeckt. Die glänzende finanzielle Stellung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ist auch aus dem Umstande zu erkennen, daß die preußische Eisenbahn-Kapitalschuld nach dem Etat für 1901 am Ende dieses Jahres zwar rechnungsmäßig rund 7 807 000 000 Mark betragen würde, daß diese Schuld aber am Schlusse des Jahres 1899 bereits bis auf 4 411 000 000 Mark abgeschrieben war.

Auch diese Uebermacht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in finanzieller Hinsicht legt den noch bestehenden kleineren selbständigen Staatseisenbahnverwaltungen die Erwägung nahe, dem Beispiele Hessens

zu folgen und sich in einer dem Verkehr sowohl wie auch den Staatsfinanzen förderlichen Weise der deutschen Eisenbahnvormacht anzuschließen.

Wie aus der Einleitung zu ersehen ist, befand sich Hessen in einer Nothlage, welche es gezwungen hat, eine Eisenbahngemeinschaft mit Preußen zu bilden. Wenn auch, wie oben nachgewiesen wurde, die Vortheile für Finanzen und Verkehr für die in Betracht kommenden anderen Staaten sehr bedeutend sind, wenn sie ebenfalls einen Anschluß an das große Eisenbahnnetz erhalten, so ist doch — und dieß vielleicht auf Jahre hinaus — der jetzige Zustand noch erträglich; deßhalb ist mit Sicherheit anzunehmen, daß ein Uebereinkommen der betreffenden Verwaltungen auf anderer Basis gesucht und ein Weg gefunden werden muß, welcher den Eigenthumsverwaltungen und den Ständeversammlungen noch einen wirksamen Einfluß sichert.

Möge in derselben Weise, in der die am Anfange des vorigen Jahrhunderts geschlossene preußisch-hessische Zollvereinigung nachher zum deutschen Zollverein geführt hat, auch aus der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sich ein weiterer engster Zusammenschluß sämmtlicher deutscher Staatseisenbahnen entwickeln, zum Wohle der einzelnen Staaten sowohl, als auch des Ganzen!

UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LIBRARY

Due two weeks after date.

MAR 31 1918

30m-7,'12

YC 90260